

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XCIX. — Wydana i rozesłana dnia 9. listopada 1897.

Treść: (№ 253—255.) 253. Obwieszczenie o zmianie w rozcięgłości obszaru urzędowego Dyrekcyi skarbowych powiatowych rzeszowskiej i sanockiej w okręgu galicyjskiej Dyrekcyi skarbowej. — 254. Dokument koncesyjny na kolej żelazną od Gorycy do Ajdussiny. — 255. Obwieszczenie o ustanowieniu komory głównej II. klasy w dworcu kolejowym w Cervignano.

253.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 23. października 1897,

o zmianie w rozcięgłości obszaru urzędowego Dyrekcyi skarbowych powiatowych rzeszowskiej i sanockiej w okręgu galicyjskiej Dyrekcyi skarbowej.

W skutek ustanowienia starostwa w Strzyżowie, okrąg sądowy frysztacki oddziela się z dniem 1. listopada 1897 od obszaru urzędowego Dyrekcyi skarbowej powiatowej w Sanoku i przyłącza do obszaru Dyrekcyi skarbowej powiatowej w Rzeszowie.

Biliński r. w.

254.

Dokument koncesyjny z dnia 26. października 1897,

na kolej żelazną od Gorycy do Ajdussiny.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uznał za stosowne w porozumieniu z interesowaniami Ministerstwami nadać Hrabiemu Alfredowi Coroniniemu-Cronbergowi, posłowi do Rady państwa, w związku z Drem Antonim Gregorcziczem, zastępcą starosty krajowego, Mateuszem Saunigiem, burmistrzem

w Bilju, Filipem Terpinem, burmistrzem w Św. Krzyżu i Angelem Casagrande, właścicielem dóbr w Ajdussinie, o to proszącemu, koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolej żelaznej o szlaku normalnym, która co się tyczy stosunków kierunku i spadku, wykonana być ma jako kolej główna drugiego rzędu od stacyi w Gorycy na linii kolej południowej nabrezińsko-kormińskiej na Bilje i Ustje do Ajdussiny a to w myśl ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawa z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 i z dnia 21. lipca 1896, Dz. u. p. Nr. 141, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewniają się dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

§. 2.

Kolei koncesjonowanej zapewnia państwo gwarancję czystego dochodu rocznego wyrównywanego sumie potrzebnej naoprocentowanie po cztery od sta i umorzenie pożyczki pierwszeństwa w sumie imiennej 1,516.000 zł. w. a. mon. pap., która w celu uzyskania kapitału ma być zaciągnięta i w przeciągu 76 lat umorzona, a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część nie dostającą uzu-

pełni Rząd. Zagwarantowany czysty dochód roczny ustanawia się na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76go roku okresu koncesyjnego w sumie maksymalnej 64.500 zł. w. a.

§. 3.

Z czystego dochodu rocznego w §. 2 zagwarantowanego obracać należy na umorzenie pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, taką kwotę, jaką Rząd wyznaczy, stosownie do planu amortyzacyjnego, podlegającego jego zatwierdzeniu, według którego cały kapitał zakładowy (§. 11) umorzony być ma w ciągu okresu koncesyjnego.

§. 4.

Dodatek, który Rząd ma płacić z tytułu przyjęcia gwarancji, wydawany będzie po poprzednim sprawdzeniu przedstawionego ze wszystkimi dowodami rachunku rocznego, najpóźniej w trzy miesiące po przedstawieniu tego rachunku.

Jednakże na wypłatę umówionych odsetek od pożyczki, tudzież na umarzanie pożyczki stosownie do planu w oznaczonych terminach płatności, skarb będzie i pierwsi wydawał kwoty częściowe w miarę potrzeby, sprawdzonej na podstawie preliminarza przychodów, a to z zastrzeżeniem obliczenia się na podstawie rachunku rocznego i jeżeli koncesyjariusze będą o to prosili wcześnie przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznym stwierdzeniu rachunku rocznego, który przedstawić należy najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu, pokazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesyjariusze winni niezwłocznie zwrócić otrzymaną nadwyżkę z sześcioprocentowymi odsetkami.

Z roszczeniem do dopłaty od państwa zgłaszać się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie odpowiedniego roku ruchu, w przeciwnym razie roszczenie to upada.

§. 5.

Kwotę, którą Rząd zapłaci w skutek przyjęcia gwarancji, uważać należy tylko za zaliczkę podlegającą oprocentowaniu po cztery od stu rocznie.

Gdy czysty dochód kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, nadwyżka odsyłana być ma niezwłocznie Rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki z odsetkami aż do całkowitego umorzenia.

W przypadku tym zaspokojenie płatnych odsetek ma pierwszeństwo przed zwrotem zaliczek.

Pretensje państwa z tytułu zaliczek lub odsetek, nie wypłaconych jeszcze Rządowi w chwili, gdy

koncesja moc swoją utraci, lub gdy kolej zostanie odkupiona, zaspokojone będą z pozostałą jeszcze majątku przedsiębiorstwa.

§. 6.

Koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stęplove od kuponów jakież podatki, które po upływie lat swobody podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolne umieszczać w rachunku ruchu jako pozycję wydatkową.

Toż samo rozumie się o dodatku za zadowstwo, płacić się mającym od pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, jakież o podatkach i należytosciach, któreby instytutowi finansowemu pożyczkującemu miały być zwracane.

Od dopłat państwa niema przedsiębiorstw opłacać podatku dochodowego.

§. 7.

Budowę kolei koncesjonowanej rozpoczęć należy niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania i skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmie dotrzymania powyższego terminu budowy, jakież wykonania i urządzenia kolej zgodnie z koncesją, dac mają koncesyjariusze na żądanie Rządu stosowną kaucję w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższych zobowiązań z winy koncesyjariuszów, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 8.

Do wybudowania kolei koncesjonowanej nadaje się koncesyjariuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyjariuszom do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznały za potrzebną.

§. 9.

We względzie budowy kolei koncesjonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyjariusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych i innych zarządzeń, które e. k. Ministerstwo kolei żelaznych wyda,

jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na koleję żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolejów z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolejów żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu koncesjonowanej kolei lokalnej a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyzości, Ministerstwo kolejów żelaznych uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolejów żelaznych

§. 11.

Nadaje się koncesjonarzykom prawo utworzenia za osobnym zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, osobnej Spółki akcyjnej do prowadzenia przedsiębiorstwa kolejów koncesjonowanej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesjonarzy.

Koncesjonarzy są upoważnieni zaciągnąć pod warunkami, które Rząd ustanowi, pożyczkę pierwszeństwa w sumie 1,516.000 zł. w. a. w monacie papierowej po 4 od sta oprocentowaną a która umorzoną być ma w przeciągu lat 76.

Zbycie tej pożyczki pierwszeństwa odbyć się ma według zarządzeń, jakie Rząd wyda.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolejów, na koszt sprawienia parku kolejowego, za zezwoleniem Rządu rzeczywiście wyłożonych i należycie udewodnionych, tudzież kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno zapasu materyaliów i dotacji kasowych łącznie z odsetkami interkalarnimi, ratami amortyzacyjnymi w ciągu czasu budowy rzeczywiście zapłaconymi i stratą na kursie rzeczywiście poniesioną przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po zupełnym wyczerpaniu pierwszego kapitału zakładowego jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone były miały, koszta przez to poniesione mogą być dokonane do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwoli na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Statut spółki, kontrakt tyczący się zaciągnięcia pożyczki pierwszeństwa, jakoteż formularze emitować się mających obligacji pierwszeństwa i akcji, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

W statucie Spółki akcyjnej, która ma być utworzona, zamieścić należy postanowienie, że wszyscy członkowie grona kierującego (rady zawodowej, dyrekcji), winni być obywatelami austriackimi i winni mieć siedzibę w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych.

§. 12.

Koncesjonarzy obowiązani są mieć pieczę o urządzenie na rzecz swoich funkcjonariuszy

§. 10.

Budowa kolejów koncesjonowanej wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Ministerstwo kolejów żelaznych pod bezpośredniem kierunkiem i nadzorem Ministerstwa kolejów żelaznych a względnie funckjonarzy, których Ministerstwo do tego wydeleguje.

Budowa i dostawy powierzane być mają na podstawie projektu szczegółowego i kosztorysu łącznego przy odpowiednim wpływie funckjonarzy rządowych, z bezpośrednim współdziałaniem Rządu i według warunków stosowanych pospolicie przy budowie kolejów państwa.

Roboty budownicze powierzać należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

Wartość dostawy materyaliów, odstąpić się mających gruntów i wszelkich innych świadczeń, które objęciem akcji zakładowych mają być zapewnione, oceniana być ma w porozumieniu między Rządem a stronami interesowanymi, gdyby zaś porozumienie do skutku nie przyszło, drogą dobrowolnego sądownego oszacowania.

Tabor kolejowy, szyny i wszelkie inne części składowe kolejów, jakoteż wszelkie przedmioty do jej urządzenia mają być nabywane wyłącznie z fabryk krajowych.

Wyjątku od tego postanowienia dozwolić może Ministerstwo kolejów żelaznych w porozumieniu z Ministerstwem handlu tylko w takim razie, gdyby udowodniono, że fabryki krajowe nie zdolają dostarczyć wszystkiego pod temi samemi warunkami, co się tyczy ceny, gatunku i czasu dostawy, jakie ofiarują fabryki zagraniczne.

zaopatrzenia dla inwalidów i starców i w tym celu przystąpić do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, jeżeliby dla przedsiębiorstwa kolejowego nie była utworzona własna kasa emerytalna przynajmniej takie same korzyści nastręczająca jak kasa rzeczonego związku.

§. 13.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajobrazowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nietykko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyonarzyści zobowiązują się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakież do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonarzyków mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesjonowanej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzialeku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyonarzyków obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonarzy szkoła tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei jako drugorzędnego a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonymi ułatwieniami.

Koncesyonarzyści zobowiązują się przy obsadzaniu posad mieć wzrok na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajobrazowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 14.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (Straże bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) stosowane będą podobnie postanowienia taryfowe zniżone dla transportów wojskowych.

§. 15.

Ruch na kolei, na którą daje się niniejszy dokument koncesyjny, będzie utrzymywał Rząd w ciągu całego okresu koncesyjnego na rachunek koncesyonarzyków a koncesyonarzyści będą obowiązani zwrócić administracji kolei żelaznych rządowych kosztu z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności rycałtowo oznaczone. Warunki utrzymywania ruchu określone będą w osobnej umowie, którą w tym względzie Rząd zawrze z koncesyonarzykami.

Dopóki kolej będzie istotnie używała gwarancji państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancji wypłacone, nie będą państwu zwrócone, Rząd będzie miał prawo wydawania według własnego uznania postanowień co do urządzeń ruchu, co do ustalenia taryf dla przewozu osobowego i towarowego, jakież klasyfikacji towarów i wszelkich warunków pobocznych, tyczących się przewozu towarów, tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, mianowicie na rzecz zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwa, przy czym będzie miał wzgląd na istniejące stosunki obrotu.

Po upływie tego czasu, koncesyonarzyści stosować się mają do ustanowionych warunków ruchu a względnie do odnośnych postanowień, zawartych w umowie, tyczającej się utrzymywania ruchu.

Zresztą uregulowanie taryf pasażerskich i towarowych, jakież świadczeń na cele publiczne, zastrzeżone jest na zawsze ustawodawstwu i koncesyonarzyści obowiązani są poddać się takiej regulacji.

§. 16.

Koncesyonarzyści obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przepisanemi dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których państwo ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją wspólnie używaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 17.

Koncesję nadaje się z obroną przeciw zakładowaniu nowych kolej w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne na lat dziewięćdziesiąt, licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoje.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §. 7ym zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione z winy koncesjonariuszów, o ile zaszłe przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11 ustawy o koncesjach na kolej żelazne.

§. 18.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Wynagrodzenie zapłacić się mające w razie odkupienia będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie spłacenie w miejsce koncesjonariuszów pożyczki pierwszeństwa w §. 11 oznaczonej i wszelkich innych pożyczek hipotecznych zaciągniętych przez koncesjonariuszów za zezwoleniem Rządu w kwotach zalegających jeszcze w chwili odkupowania kolej jako nieumorzone a kapitał akcyjny, o ileby w owej chwili nie był jeszcze umorzony, spłaci w pełnej wartości imiennej gotówką lub obligacyjami dłużu państwa.

Obligacje dłużu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

2. Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia obejmuję państwo za wypłatą ceny odkupu pod l. 1 przepisanej, bez dalszego wynagrodzenia własność wolną od ciężarów a względnie obciążoną tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczki za zezwoleniem Rządu zaciągniętej i używanie kolej nieniżej koncesjonowanej ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy i zapasy materiałów i kasowe, kolejy podjazdowe gdyby je spółka posiadała i przedsiębiorstwa poboczne spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

3. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się wykonania służącego Rządowi prawa odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku które bądźto jako przynależłość przedsiębiorstwa kolejowego, bądź też na zaspokojenie pretensji państwa z tytułu gwarancyi (§. 5) lub z jakichkolwiek tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłaci przedsiębiorstwu kolejowemu według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczonej (l. 1) z oznaczeniem terminu i miejsce płatności.

4. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmniejszony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkim przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

5. Koncesjonariusze obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesjonariusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez zezwolenia koncesjonariuszów i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolej odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, natomiast przedsiębiorstwo

odpowiadać ma samo za wszelkie należycie obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolej aż do chwili powyżej.

6. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 3), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyjusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu potrzebował.

§. 19.

Gdy koncesya utraci moc swoję i od tego dnia, w którym to nastąpi, obejmuję państwo bez wynagrodzenia wolną od ciężarów własność i użytkowanie kolej koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależycie, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, kolejy podjazdowe, jeżeli koncesyjusze je posiadali i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiarkowanym w §. 18, l. 2.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolej (§. 18), zatrzymają koncesyjusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyjuszy z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależycie kolejowej.

§. 20.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakież na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich

uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru i interesowi finansowemu skarbu państwa dającemu gwarancję; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolej żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 21.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesję jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Guttenberg r. w.

255.

**Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 28. października 1897,
o ustanowieniu komory głównej II. klasy w dworcu
kolejowym w Cervignano.**

W dworcu kolejowym w Cervignano ustanowiona została komora główna z nazwą: „C. k. Komora główna II. klasy w Cervignano (dworzec)“ i otrzymała upoważnienie do uproszczonego postępowania awizacyjnego tudzież do wzajemnego przekazywania towarów przewozowych.

Takowa rozpoczęła urzędowanie dnia 17. października 1897.

Komora pomocnicza cervignańska obecnie na wybrzeżu morskiem istniejąca, używać ma na przyszłość nazwy: „C. k. Komora pomocnicza I. klasy w Cervignano (port)“.

Biliński r. w.